

Aeródromo de Cafayate

“Aeropuerto Gilberto Lavaque”



El Aeródromo de Cafayate presenta un perfil de aviación no regular, articulado con un territorio de fuerte valorización turística dentro de los Valles Calchaquíes. La combinación entre infraestructura existente, centralidad paisajística, oferta turística y accesibilidad regional permite interpretarlo como una infraestructura con potencialidad para fortalecer la conectividad de un corredor turístico de montaña.

1. El aeródromo y su infraestructura

Infraestructura existente y localización estratégica

Actualmente, el Aeródromo de Cafayate presenta una infraestructura aeroportuaria de escala local, inserta en un territorio de fuerte singularidad paisajística y creciente valorización turística. Su localización dentro del corredor de los Valles Calchaquíes le otorga una posición estratégica como punto de acceso aéreo a un conjunto de destinos de alta relevancia escénica, cultural y recreativa.

De acuerdo con la información operacional publicada por la ANAC (Madhel), se trata de un aeródromo privado no controlado, localizado a aproximadamente 4,5 km al noreste de la ciudad de Cafayate, a una elevación de 1.602 metros sobre el nivel del mar (5.256 ft). La infraestructura del aeródromo comprende una pista con orientación 16/34, de 2.100 metros de longitud por 23 metros de ancho, con superficie asfáltica, y una plataforma de 2.300 m². Estas condiciones le otorgan una base física concreta para atender operaciones aéreas de baja y mediana escala, compatibles con un perfil de movilidad turística, corporativa y de servicios especiales.

La información operativa disponible indica, asimismo, que el aeródromo se encuentra cerrado para operaciones nocturnas, que la operación requiere autorización previa con 48 horas de anticipación, y que deben considerarse condiciones particulares de operación vinculadas a la actividad de globos y planeadores en el circuito de tránsito del aeródromo. Lejos de constituir un dato aislado, estas condiciones refuerzan el carácter singular del aeródromo dentro de un entorno donde la actividad aérea se articula también con propuestas recreativas y turísticas especializadas.

Ejemplo de ello, es la operación actual de una empresa de experiencias aéreas que ofrece vuelos recreativos en avión, vuelos en planeador, vuelos en globo aerostático y vuelos para eventos. La existencia de este tipo de servicios evidencia que el medio aéreo ya forma parte de la oferta turística local y refuerza la lectura de Cafayate como un destino donde la experiencia de volar se integra al posicionamiento turístico del territorio.

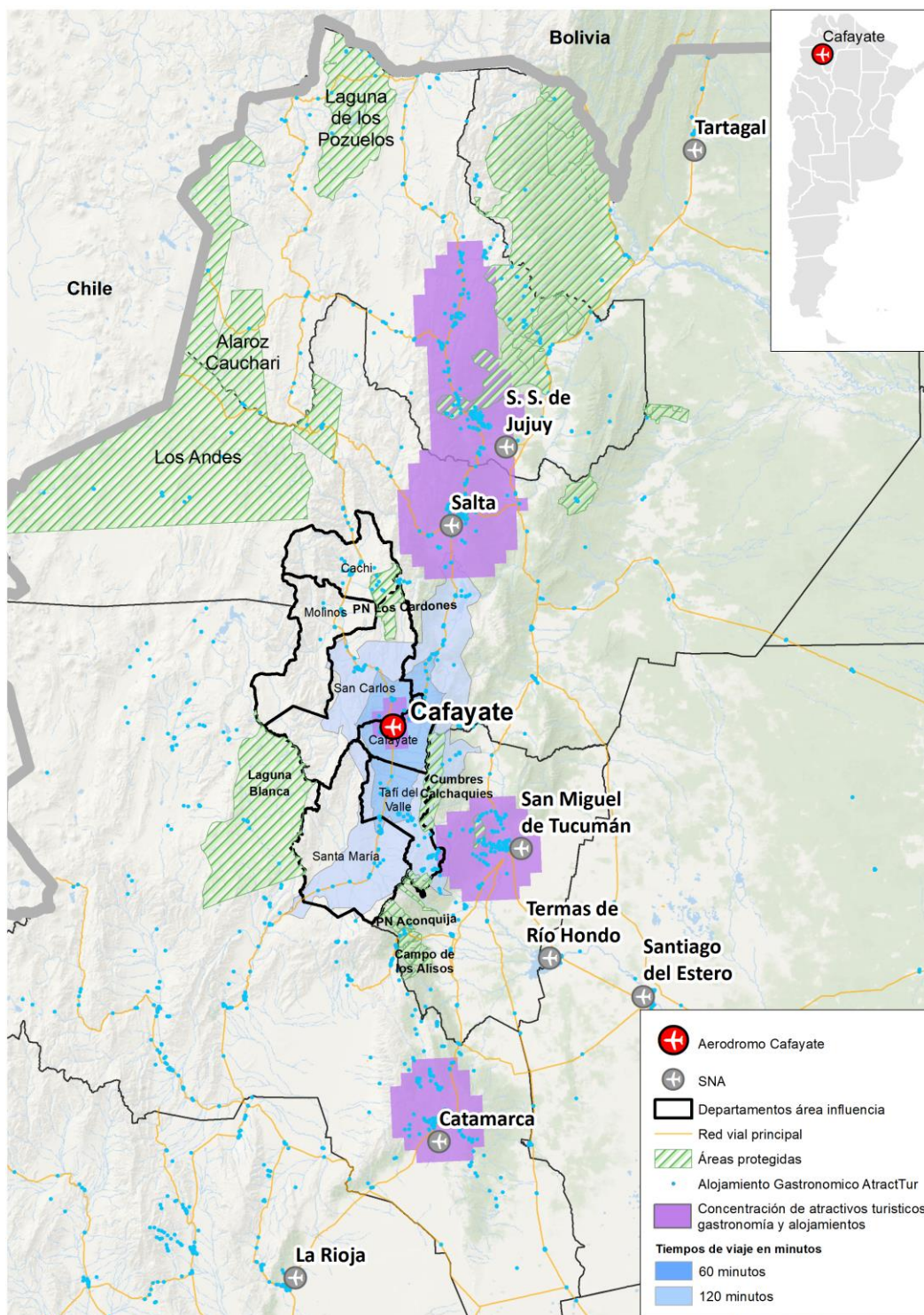
En términos territoriales, el valor del aeródromo no depende exclusivamente de su dimensión física, sino de su localización. Cafayate se encuentra en un punto de articulación entre la actividad turística, el paisaje del valle, la oferta enogastronómica y un corredor regional de destinos de alta identidad. En ese contexto, la infraestructura existente adquiere relevancia como soporte de accesibilidad para un territorio cuya demanda potencial excede a la localidad en sentido estricto.

2. Área de influencia aeroportuaria y perfil territorial

El área de influencia aeroportuaria comprende los departamentos de Santa María (Catamarca), San Carlos, Cachi, Molinos, Cafayate (Salta) y Tañi del Valle (Tucumán), donde residen aproximadamente 87.894 personas (Censo 2022).

Como puede observarse en el mapa 1, el área de influencia aeroportuaria del aeródromo de Cafayate no responde únicamente a un criterio administrativo, sino a una combinación de factores de proximidad relativa, accesibilidad vial, continuidad del corredor de los Valles Calchaquíes y localización de atractores de viaje. En este sentido, Cafayate aparece como un nodo potencial de acceso a un territorio turístico más amplio, que excede largamente a la localidad homónima.

Mapa 1. Aeródromo de Cafayate, área de influencia aeroportuaria y densidad de atractivos turísticos



Fuente: elaboración propia sobre con datos territoriales de apoyo.

Accesibilidad regional y organización territorial del valle

El mapa permite advertir que el Aeródromo de Cafayate se inserta en un corredor longitudinal con fuerte impronta turística, estructurado sobre los valles intermontanos y la red vial que conecta Cafayate con San Carlos, Molinos, Cachi, Santa María y Tafí del Valle. El análisis de tiempos de viaje (de 60 y 120 minutos) refuerza la idea de que podría funcionar como infraestructura de acceso para un conjunto de destinos relativamente próximos entre sí, aunque distribuidos en un relieve complejo.

A diferencia de otras áreas de influencia, en este caso el relieve, los valles y los corredores de circulación tienen un peso decisivo. La accesibilidad efectiva depende de una geografía montañosa y de una red vial condicionada por esa topografía. En este contexto, la conectividad aérea adquiere un valor estratégico mayor que en territorios de llanura o con infraestructuras terrestres más robustas.

Territorio, conectividad y concentración de atractores

La disponibilidad de información detallada sobre localización de atractivos turísticos (alojamientos, gastronomía y puntos de interés turístico provistos por Open Street Map) permite realizar un análisis de concentración que permite identificar las áreas donde la oferta turística presenta mayor densidad.

Si bien existen concentraciones importantes en torno a centros urbanos mayores como Salta, San Miguel de Tucumán y Catamarca, dentro del área de influencia definida para el Aeródromo de Cafayate, también se observa una densidad significativa en torno a la localidad de Cafayate.



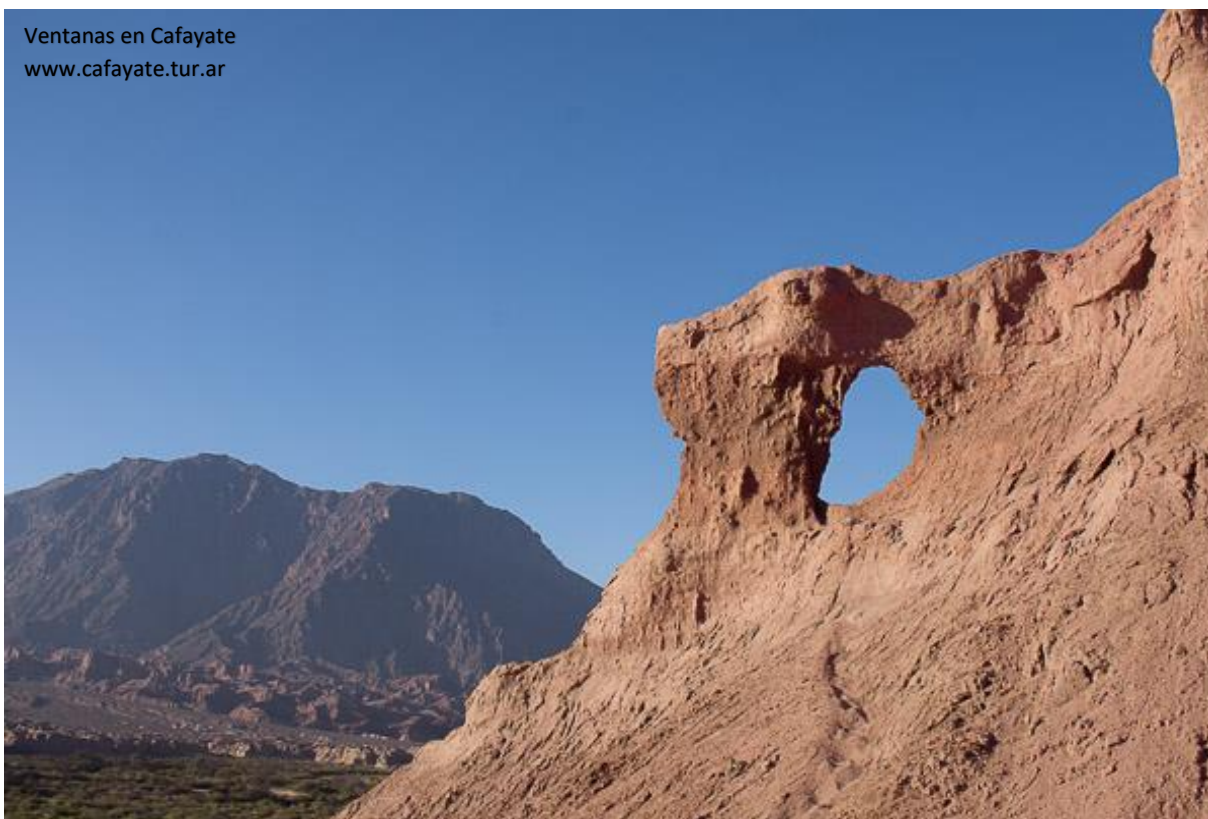
En la localidad de Cafayate y sus alrededores confluyen varios componentes que explican su atractivo turístico: bodegas y enoturismo, asociados a la identidad vitivinícola local; paisajes de alto valor escénico, en particular los Valles Calchaquíes y la Quebrada de las Conchas; gastronomía regional y oferta de alojamiento orientada al turismo de estadía; recursos culturales y patrimoniales vinculados a la identidad del valle; y articulación con otros destinos consolidados del NOA, como Cachi, Molinos, Tafí del Valle y la Ciudad Sagrada de los Quilmes.

Este perfil sugiere un territorio donde la demanda potencial no se limita a la movilidad de residentes, sino que incorpora un componente relevante de turismo de destino.

Valorización turística

A partir del perfil de tráfico y de la configuración territorial observada, resulta razonable plantear como hipótesis que el área vinculada a Cafayate atraviesa procesos de valorización turística, posiblemente orientados a segmentos de demanda de alto poder adquisitivo.

El predominio de vuelos de pequeña escala, la fuerte presencia de aeronaves ejecutivas y el tipo de oferta territorial representada —gastronomía, alojamientos y atractivos concentrados en un corredor turístico de alto valor paisajístico— son compatibles con una dinámica de especialización que no apunta al turismo masivo tradicional, sino a una demanda más segmentada.



En este sentido, el área de influencia identificada permite pensar al aeródromo como una infraestructura potencial de acceso a un sistema territorial turístico de montaña, caracterizado por baja densidad poblacional relativa, alto valor paisajístico y ambiental, oferta turística dispersa pero especializada, conectividad terrestre condicionada por la geografía y creciente articulación entre destinos de fuerte identidad regional.



3. Pasajeros, rutas y aeronaves

El tráfico aéreo vinculado al Aeródromo de Cafayate presenta una escala reducida y una estructura marcadamente concentrada. Para el período 2015–2026, el total relevado asciende a 5.688 pasajeros (fuente SIAC de ANAC), con una dinámica asociada a vuelos especiales, aviación general y conexiones puntuales con determinados nodos regionales y metropolitanos. El valor correspondiente a 2026 debe interpretarse como parcial (solo los meses de enero y febrero).

La **evolución anual de los pasajeros** confirma este comportamiento. Entre 2015 y 2019, los volúmenes se mantuvieron relativamente estables, en un rango de 453 a 503 pasajeros anuales. En 2020 se observa una contracción hasta 284 pasajeros, seguida por una recuperación en 2021 y 2022, con un máximo reciente en 2023, con 749 pasajeros. Posteriormente, el tráfico vuelve a moderarse, con 495 pasajeros en 2024 y 444 en 2025.

La **red de vinculación aérea** de Cafayate se encuentra fuertemente dominada por su relación con Salta. Considerando el conjunto del período, esta ruta concentra 3.612 pasajeros, equivalentes al 63,5 % del total relevado. A considerable distancia se ubican el aeropuerto de San Fernando con 574 pasajeros (10,1 %), Aeroparque con 352 (6,2 %) y Tucumán con 289 (5,1 %). Luego aparecen enlaces de menor escala, como Mar del Plata, Mendoza, Catamarca y Santiago del Estero.

La centralidad del vínculo con Salta resulta especialmente relevante, ya que conecta a Cafayate con el principal nodo aeroportuario del noroeste argentino. Por vía terrestre, Cafayate y la ciudad de Salta se encuentran a unos 186 km, con un tiempo de viaje aproximado de 2 horas y 19 minutos por la Ruta Nacional 68, corredor que además atraviesa la Quebrada de las Conchas y estructura buena parte de la accesibilidad regional.

Si se observa el período más reciente, 2023–2025, la concentración se intensifica aún más. En esos tres años, la conexión con Salta reúne 1.083 pasajeros, lo que representa aproximadamente el 64,2 % del total del subperíodo. En

segundo lugar, se ubica Mar del Plata con 169 pasajeros, seguida por San Fernando con 154. El resto de las rutas presenta volúmenes reducidos.

El análisis por tipo de aeronave muestra un rasgo central: una parte muy significativa del tráfico se encuentra registrada sin identificación de aeronave, con 3.108 pasajeros, es decir, el 54,6 % del total relevado en la base de aeronaves. Esta limitación no permite identificar el tipo de aeronave en el que viajaron la mayor parte de los pasajeros.

Aun así, entre los registros identificados predominan aeronaves de pequeña y mediana capacidad, compatibles con operaciones ejecutivas, corporativas y otros movimientos no regulares. Entre los principales modelos aparecen Beechcraft 90 King Air (593 pasajeros), Learjet 45 (464), Learjet 60 (279), Beechcraft 200 Super King Air (118) y Bell 429 GlobalRanger (93).

El análisis de la composición del tráfico permite afirmar que Cafayate presenta un perfil de aviación no regular. El predominio de turbohélices, jets ejecutivos, helicópteros y aeronaves de porte reducido sugiere una operatoria asociada principalmente a vuelos corporativos, traslados especiales, aviación general y movimientos aéreos de baja escala. En consecuencia, la evidencia disponible es consistente con un uso aeroportuario vinculado a conectividad regional puntual, servicios especiales y demanda turística selectiva.

Tabla 1. Pasajeros por año (2015–2026)

Año	Pasajeros bajan (Aterrizajes)	Pasajeros suben (Despegues)	Total pasajeros	Observación
2015	237	216	453	
2016	225	232	457	
2017	227	276	503	
2018	242	225	467	
2019	237	242	479	
2020	147	137	284	
2021	252	357	609	
2022	239	333	572	
2023	302	447	749	
2024	231	264	495	
2025	199	245	444	
2026	–	–	88	Parcial enero y febrero

Fuente: elaboración propia sobre SIAC ANAC.

4. Conclusión

En síntesis, el Aeródromo de Cafayate exhibe un patrón de tráfico altamente concentrado y predominantemente **asociado a aviación no regular, con fuerte dependencia de la conexión con Salta** y una operatoria compuesta mayormente por movimientos corporativos, especiales y de baja escala.

Sin embargo, su relevancia potencial no debe medirse exclusivamente por el volumen actual de pasajeros, sino también por su inserción en un territorio turístico más amplio, integrado por Cafayate, Santa María, Tafi del Valle, San Carlos, Molinos y Cachi, donde residen 87.894 personas y se concentra una oferta significativa de alojamientos, gastronomía y atractivos turísticos.

Entre los principales hallazgos se destacan la pertenencia de Cafayate a un corredor turístico de alta valorización paisajística y cultural; la articulación funcional entre Cafayate y otros destinos consolidados de los Valles Calchaquíes; la centralidad del vínculo con Salta, tanto en términos aéreos como terrestres; y la presencia de una operatoria aérea compatible con una demanda selectiva, asociada a turismo, movilidad corporativa y servicios especiales.

En ese marco, el aeródromo puede ser interpretado como una infraestructura con capacidad de fortalecer la accesibilidad de un sistema territorial turístico de montaña, cuya singularidad, identidad regional y perfil de demanda le otorgan una potencialidad que excede la escala estrictamente local.

Puntos fuertes y potencialidades

- Inserción en un corredor turístico de montaña de alta identidad regional.
- Concentración de atractivos, gastronomía y alojamientos dentro de su área de influencia.
- Vínculo funcional con Salta como principal nodo aeroportuario regional.
- Infraestructura existente con base operativa concreta: pista 34/16, 2100x23mts y plataforma de 2.300 m².
- Presencia de actividades aéreas turísticas locales que refuerzan la cultura aeronáutica del destino.

Fuentes

- Pasajeros por año, rutas, pasajeros por ruta y tipos de aeronaves: elaboración propia a partir de SIAC ANAC.
- Infraestructura del aeródromo: Madhel ANAC pista 33/15, 2.000 m x 23 m. Plataforma 2.300 m², dato relevado sobre imagen satelital.
- Cartografía de área de influencia y atractores turísticos: base geográfica ORSNA y Open Street Map.
- Servicios de experiencias aéreas en Cafayate: sitio web institucional de Plumaria.